

Nodo ferroviario di Gorizia - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba

risorsa strategica del GECT GO

Il “Nodo ferroviario di Gorizia - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba” è costituito:

a) dalla Linea RFI (Rete Ferroviaria Italiana) Trieste - Gorizia - Udine (Venezia), servita dalla Stazione di Gorizia Centrale, a doppio binario elettrificata con un consistente traffico passeggeri e merci;

b) dalla Linea 70 delle Ferrovie Slovene (Slovenske Železnice - SŽ) Sežana - Jesenice (Ferrovia Transalpina/Bohinjska Proga), servita dalla Stazione di Nova Gorica, a binario unico non elettrificata con uno scarso traffico passeggeri e merci;

c) dalla Linea ferrovia internazionale (di circa 8 km) aperta nel 1960 tra la Stazione di Gorizia Centrale e la Stazione di Nova Gorica. Tale linea è gestita da RFI (in base ad un accordo internazionale già intercorrente tra Italia e Jugoslavia e oggi con la Slovenia). Al momento la linea è declassata a “raccordo” ed è percorsa ogni giorno da alcune tradotte merci. Esisterebbe un’intesa tra RFI e SŽ per riportarla al regime di “linea ferroviaria”, rinnovando il sistema di circolazione (da “blocco telefonico” a “conta assi”).

L’attuale configurazione del nodo consente ai treni il solo instradamento unidirezionale “verso settentrione”, non essendo possibile dalla Linea ferroviaria internazionale immettersi direttamente sulla Linea RFI con direzione Monfalcone o Cervignano-Venezia né direttamente sulla Linea 70 SŽ con direzione Sežana o, viceversa, immettersi direttamente sulla Linea ferroviaria internazionale provenendo dalle citate Località

Va ricordato che nel 2006 è stato inaugurato il terminal intermodale SDAG (Stazioni Doganali Autoportuali Gorizia S.p.A.), che consiste in un complesso di strutture logistiche per l’interscambio modale gomma/rotaia dei carichi, realizzato presso le aree della Stazione Confinaria di S.Andrea, a pochi metri dal confine con la Slovenia. L’investimento è stato finanziato dai Programmi Interreg 3A Italia-Slovenia 2000-2006 e DOCUP OBIETTIVO 2 2000-2006 per un valore di circa 5.5 milioni di euro.

Il terminal si innesta direttamente sulla Linea ferroviaria internazionale Gorizia C.le - Nova Gorica ed è dotato, tra l’altro, delle infrastrutture ed attrezzature necessarie per la composizione di treni RO-LA (la c.d. “Autostrada Viaggiante”). Al momento però l’accesso al terminal è possibile solo dalla rete ferroviaria italiana ed in particolare provenendo dalla Stazione di Gorizia Centrale.

Va da subito rilevato come il “Nodo ferroviario di Gorizia - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba”, essendo uno dei due valichi ferroviari esistenti tra Italia e Slovenia (e quindi con l’Europa Orientale e la Penisola Balcanica) e trovandosi a ridosso dell’intersezione tra le due direttrici della Trans-European Transport Network (TEN-T) note come Corridoio “Adriatico - Baltico” e Corridoio “Mediterraneo” (già Corridoio 5), potrebbe svolgere per i due Corridoi un rilevante ruolo di supporto e complemento, sia nella fase di realizzazione degli stessi sia quando giungeranno a regime, consentendo un’ulteriore intersezione tra direttrice est-ovest e direttrice nord-sud, peraltro già oggi possibile pur con i limiti derivanti dall’attuale configurazione della Ferrovia Transalpina/Bohinjska Proga.

La condivisa consapevolezza di quanto sia importante il rilancio del “Nodo ferroviario di Gorizia - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba” per il trasporto ferroviario delle persone e delle

merci nonché per lo sviluppo turistico è stata confermata dal “Programma per la Cooperazione Transfrontaliera Italia/Slovenia 2007 - 2013”, nell’ambito del quale sono stati finanziati, per una spesa complessiva di circa 4 milioni di euro, due Progetti:

- Progetto “ADRIA A - Accessibility and Development for the Re-launch of the Inner Adriatic Area” (*trasporto passeggeri*);

- Progetto “TIP - Transborder Integrated Platform” (*trasporto merci*);

Entrambi i Progetti sono funzionali a promuovere sistemi di trasporto sostenibili e ad eliminare strozzature nelle infrastrutture esistenti che impediscono una loro ottimale utilizzazione, consentendo così di sviluppare un sistema di trasporto ferroviario di elevata qualità ed interoperabilità. Gli interventi programmati sono caratterizzati da costi di realizzazione che risultano relativamente contenuti in quanto si basano - in larga parte - sull’utilizzo di infrastrutture già esistenti, al più da ammodernare. Anche per questo non comportano impatti ambientali significativi.

Inoltre è in corso, da parte di associazioni e soggetti privati, l’elaborazione dell’idea-progetto “Ferrovia Transalpina - corridoio turistico tra Italia, Slovenia e Austria”, che si ricollega alle indicazioni già ricomprese dalla London School of Economics nel “Programma di riconciliazione per lo sviluppo di Gorizia (I), Nova Gorica (SL) e Šempeter-Vrtojba (SL) RDP - Reconciliation for development program (2000 - 2006)” (*sviluppo turistico*).

Il GECT GO sul finire del 2013, avuto presente che il “Nodo ferroviario di Gorizia - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba” è integralmente ricompreso nella sua competenza territoriale, ha individuato tra i tre progetti prioritari, da realizzare con la Programmazione UE 2014 - 2020, anche la rivitalizzazione del Nodo, facendosi carico, in collaborazione con la SDAG, di reperire la copertura finanziaria per gli interventi previsti dal TIP già all’epoca pervenuto alla fase di progettazione preliminare. Veniva quindi richiesto, nell’ambito di un Investimento Territoriale Integrato (ITI) finalizzato al rilancio dell’area GECT GO in chiave transfrontaliera, un finanziamento di 4,7 milioni di euro con l’obiettivo specifico di favorire, in un contesto coerente e coordinato, sistemi di trasporto sostenibili nel campo del trasporto delle merci, al fine di un rilancio economico dell’area grazie alle strutture intermodali ferroviarie e logistiche dello scalo SDAG-Vrtojba.

Le opere non hanno però trovato copertura finanziaria nell’ambito del “Programma per la Cooperazione Transfrontaliera Italia-Slovenia 2014-2020” attraverso lo strumento degli Investimenti Territoriali Integrati, come invece è accaduto per gli altri due progetti prioritari individuati dal GECT GO (Parco Naturale del Fiume Isonzo-Soča, Sanità Transfrontaliera). Va rilevato infatti come il citato Programma per la Cooperazione Transfrontaliera non abbia considerato prioritaria, tra i propri obiettivi strategici, la tematica infrastrutturale dei trasporti e dunque non abbia inserito l’Obiettivo Tematico 7 “promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete” del Reg. CE 1303/2013. Tale scelta ha di fatto vanificato le azioni rivolte ad attuare i Progetti ADRIA A e TIP, destinati al rilancio del Nodo ferroviario e pur finanziati con alcuni milioni di euro dalla precedente programmazione europea Italia Slovenia 2007 - 2013.

Da parte del GECT GO, con il sostegno delle tre Amministrazioni comunali di cui è espressione, si è quindi operato per individuare altre fonti di finanziamento alle quali candidarsi, evidenziando in diverse sedi istituzionali (italiane, slovene e dell’Unione Europea) come al “Nodo ferroviario di Gorizia - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba” vada riconosciuto una rilevanza strategica, in quanto:

- valico ferroviario tra Italia e Slovenia e quindi con l’Europa Orientale e la Penisola Balcanica. Va sottolineato che il valico goriziano è anche necessario per garantire la continuità dei traffici in caso di interruzioni d’esercizio che dovessero interessare

l'altro valico ferroviario operativo tra Italia e Slovenia (quello di Trieste-Villa Opicina);

- parte di un sistema di trasporto pubblico transfrontaliero ad elevata sostenibilità ambientale, indispensabile tra l'altro per cogliere l'opportunità di costituire un corridoio turistico tra Italia, Slovenia e Austria di grande richiamo a livello internazionale e valorizzare pertanto l'intermodalità passeggeri "treno - bici";
- piattaforma logistica, con rilevante valenza intermodale (autostrada e ferrovia, parallele, distano poche decine di metri) e con specifica vocazione ad essere retro porto degli scali marittimi dell'Alto Adriatico.

A tale proposito va, in particolare, ricordato quanto segue:

- a confermare la rilevanza del "Nodo ferroviario di Gorizia - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba" ha anche provveduto l'iniziativa del Presidente della Commissione Trasporti del Parlamento Europeo, Michael Cramer, che, con l'obiettivo di rilanciare la politica trasportistica regionale, ha ricompreso il collegamento ferroviario Gorizia - Nova Gorica tra i quindici principali *missing link* nei collegamenti ferroviari transfrontalieri in Europa.

Il 3 marzo 2016 i Sindaci di Gorizia, di Nova Gorica e di Šempeter-Vrtojba, nell'ambito della "Transport & Logistics Conference 2016", hanno rappresentato a Bruxelles la questione del Nodo ferroviario goriziano, inquadrato nella tematica dei *missing link*, sia alla Commissione Europea (DG Regio, DG Move) che al Presidente ed al Segretario Generale del Comitato delle Regioni.

La citata iniziativa della Commissione Trasporti del Parlamento Europeo è sfociata nel bando che è stato pubblicato dalla CE - DG MOVE, nell'ambito della Connecting Europe Facility (CEF) nell'ottobre 2016 con scadenza nel febbraio 2017, per un importo totale di fondi pari a 110 milioni di euro, destinati a finanziare (almeno parzialmente) le infrastrutture ferroviarie che costituiscono sezioni transfrontaliere del cosiddetto "comprehensive network" ovvero della rete globale che corrisponde al livello base della Trans-European Transport Network (TEN-T).

Non è stato però possibile accedere a tali finanziamenti in quanto è emerso che, mentre l'Italia ha ricompreso nel "comprehensive network" la Linea ferroviaria Trieste - Gorizia - Udine, altrettanto non ha fatto la Slovenia con la Ferrovia Transalpina/Bohinjska Proga, che - allo stato - risulta quindi non ricompresa nella "rete globale";

- il 7 giugno 2016, nell'ambito dell'istruttoria per il rilascio da parte del Senato della Repubblica Italiana del Parere al Governo relativo al "Contratto di Programma 2012-2016 - parte investimenti" tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., si è tenuta in Roma un'audizione informale del GECT GO dinnanzi all'Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi parlamentari della "Commissione Lavori pubblici, comunicazioni" sulla tematica relativa al "Nodo ferroviario di Gorizia - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba", in occasione della quale è stato illustrato ai Senatori un documento esplicativo, allegato alla presente per farne parte integrante (all. 1).

Nel Parere approvato dalla "Commissione Lavori pubblici, comunicazioni" in data 21 giugno 2016 "(...) si segnala in particolare il valore strategico dei collegamenti ferroviari con l'Est Europa, attraverso il Corridoio Mediterraneo e il Corridoio Baltico-Adriatico, per i quali appare essenziale ultimare quanto prima i progetti già avviati per lo sviluppo della linee Venezia-Trieste e Trieste-Divaca, nonché per il potenziamento dei nodi ferroviari di Udine e di Gorizia (quest'ultimo soprattutto per il completamento del raccordo tra la rete ferroviaria italiana e quella slovena)".

Nel successivo “Contratto di Programma 2012-2016 - parte investimenti - Aggiornamento 2016” non si peraltro rinviene un espresso riferimento alle opere di miglioramento del “Nodo ferroviario di Gorizia - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba”, anche se assicurazioni su una valutazione positiva delle opere, la cui realizzazione è prevista in territorio italiano, sono state informalmente acquisite. Sul tema sono in corso degli approfondimenti.

Si deve comunque prendere atto che - per il momento - documenti e dichiarazioni programmatiche in Slovenia e in Italia non si occupano del rilancio del nodo ferroviario goriziano, inibendo di conseguenza il ricorso ai fondi europei.

Il Progetto “Strategia per lo sviluppo del trasporto della Repubblica di Slovenia”, presentato nel 2015 dal Ministero delle Infrastrutture della Repubblica di Slovenia con proiezione al 2030, non sembra prendere in considerazione uno sviluppo dei trasporti internazionali attraverso l’area goriziana né una razionalizzazione del trasporto transfrontaliero delle persone con il ricorso alla ferrovia.

Recenti documenti programmatici italiani (“Contratto di Programma 2012-2016 - parte investimenti - Aggiornamento 2016” – “Protocollo d’intesa per lo sviluppo delle infrastrutture, dell’accessibilità ai servizi ferroviari di interesse regionale compreso il trasporto transfrontaliero”, stipulato nel novembre 2016 tra la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e RFI) confermano che obiettivi prioritari sono il rafforzamento infrastrutturale della Linea RFI Tarvisio - Udine - Cervignano - Trieste e di quella Venezia - Trieste, sia per il trasporto dei passeggeri che soprattutto per le merci, non prendendo in alcuna considerazione (almeno espressa) il “Nodo ferroviario di Gorizia - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba” e l’inerente valico ferroviario tra Italia e Slovenia.

Va anche evidenziato che da parte di alcuni esponenti istituzionali viene sostenuta l’inutilità di sostenere delle spese per il rilancio del Nodo ferroviario goriziana, sino a quanto non si potrà procedere ad un radicale (ed obiettivamente costoso) ammodernamento della Ferrovia Transalpina/Bohinjska Proga, almeno nella tratta Nova Gorica - Sežana, dimenticando però che eventuali limitazioni all’esercizio potrebbero interessare solo alcune tipologie di treni merci, mentre l’attuale tracciato non pone vincoli ai treni passeggeri.

A fronte di tale situazione si ritiene utile ribadire come le opere di cui si chiede la realizzazione, ed in particolare le “lunette” ferroviarie di collegamento tra Italia e Slovenia (principali interventi previsti dal Progetto TIP), anche a prescindere da interventi di più ampia portata, come l’ammodernamento (compresa l’elettrificazione) della tratta Nova Gorica - Sežana, siano di per sé di fondamentale importanza e di immediata efficacia per diverse ragioni:

- in primo luogo è necessario ed urgente dare inizio alla rivitalizzazione del Nodo, per arrestarne lo scadimento strutturale e la progressiva marginalizzazione operativa;
- la disponibilità di una progettazione preliminare già pagata (con risorse pubbliche) e condivisa tra Italia e Slovenia è un’opportunità da valorizzare, passando alla fase realizzativa;
- gli interventi infrastrutturali del TIP sono idonei a completare il terminal intermodale della SDAG, attualmente del tutto sottoutilizzato per le difficoltà di manovra dei treni, e a metterlo in condizioni di operare da subito come retro porto della portualità alto adriatica;
- le opere previste sono del tutto compatibili con la progettazione di ADRIA A e consentirebbero sin d’ora (grazie soprattutto alla realizzazione delle “lunette”) un miglioramento nelle opportunità di trasporto passeggeri transfrontaliero, con la prospettiva di favorire un’ulteriore via d’accesso al Polo intermodale del Trieste

Airport (Ronchi dei Legionari), di cui è prevista l'entrata in servizio all'inizio del 2018;

- la realizzazione delle “lunette ferroviarie” è anche funzionale all'obiettivo di fare della Ferrovia Transalpina/Bohinjska Proga un corridoio turistico tra Italia, Slovenia e Austria, anche per supportare lo sviluppo, già in forte espansione, del cicloturismo nella Valle dell'Isonzo e nell'area goriziana.

* * * * *

Da tutto quanto precede emerge l'esigenza che il GECT GO, nella convinzione che il “Nodo ferroviario di Gorizia - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba” rappresenta una risorsa di grande rilevanza strategica per i tre Comuni associati e per tutto il Goriziano storico, prosegua nelle attività rivolte alla sua rivitalizzazione, in particolare attraverso:

- la ricerca delle risorse finanziarie per realizzare le infrastrutture ferroviarie previste dal Progetto “TIP - Transborder Integrated Platform”;

- l'approfondimento dell'idea-progetto “Ferrovia Transalpina - corridoio turistico tra Italia, Slovenia e Austria”, per farle acquisire veste e contenuti di un progetto idoneo a trovare sostegno finanziario da parte dell'Unione Europea, con l'obiettivo di realizzare un uso intensivo a scopo turistico della Transalpina/Bohinjska Proga/die Wocheinerbahn, unanimemente riconosciuta come una delle più pittoresche linee ferroviarie a livello internazionale, ed in particolare della tratta Nova Gorica - Jesenice, percorribile anche con treni storici a vapore, al fine di favorire un consistente afflusso turistico nel territorio dei Comuni di Gorizia, Nova Gorica e Šempeter-Vrtojba.

Gorizia, aprile 2017

Allegati:

1) documento esplicativo sul “Nodo ferroviario di Gorizia - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba”, giugno 2016.

IL NODO FERROVIARIO DI GORIZIA - NOVA GORICA - ŠEMPETER-VRTOJBA

PREMESSA

Il “Nodo ferroviario di Gorizia - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba” è uno dei due valichi ferroviari in esercizio tra Italia e Slovenia e quindi con l’Europa Orientale e la Penisola Balcanica (l’altro è quello di Trieste-Villa Opicina). Si trova a ridosso dell’intersezione tra le due direttrici della Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN-T), note come Corridoio “Baltico-Adriatico” e Corridoio “Mediterraneo” (già Corridoio 5), per le quali potrà svolgere un rilevante ruolo di supporto e complemento, sia nella fase di realizzazione dei Corridoi sia quando giungeranno a regime, consentendo un’ulteriore intersezione tra direttrice est-ovest e direttrice nord-sud, peraltro già oggi possibile pur con i limiti derivanti dall’attuale configurazione della Ferrovia Transalpina/Bohinjska proga.

Il rilancio del “Nodo ferroviario di Gorizia - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba”, attraverso interventi di miglioramento/completamento infrastrutturale, concorrerebbe pertanto a favorire modalità sostenibili ed efficienti nel campo del trasporto delle persone e delle merci (trasporto pubblico ferroviario transfrontaliero, intermodalità gomma-rotaia) a favore di un bacino di vasta estensione corrispondente all’entroterra dell’Alto Adriatico (Veneto - Friuli Venezia Giulia - Slovenia). La sua posizione geografica lo rende in particolare naturale retro porto e struttura logistica transfrontaliera al servizio dei Porti di Trieste, Monfalcone e Koper/Capodistria (Fig. 1).



Figura 1

ORIGINE DEL NODO

Il Nodo ferroviario di Gorizia (der Görzer Knotenpunkt), con la sua caratteristica struttura ad “H”, nasceva agli inizi del Novecento nell’ambito dell’Impero Asburgico ed era costituito da due importanti assi ferroviari (con direttrice est-ovest e nord-sud), serviti da distinte stazioni di transito e collegati da un tratto della Ferrovia locale per Aidussina (Ajdovščina/Haidenschaft) e da un raccordo (Fig. 2):

- la Ferrovia Veneto Illirica/Meridionale (Aurisina/Nabresina - Mestre via Udine), servita dalla Stazione della Meridionale (Görz Südbahnhof);
- la Ferrovia Transalpina/Bohinjska Proga/die Wocheinerbahn (Trieste - Assling/Jesenice) servita dalla Stazione delle Ferrovie dello Stato (Görz Staatsbahnhof).

Nel corso del Novecento, nonostante le vicissitudini del confine, le infrastrutture citate sono rimaste pressoché immutate, anche se va ricordata la demolizione di un tratto di linea tra Vrtojba e Volčja Draga di cui peraltro è ancora esistente il rilevato (da utilizzare per la realizzazione della “lunetta” in territorio sloveno - vedi *infra*).



Figura 2

ATTUALE CONFIGURAZIONE DEL NODO

Il “Nodo ferroviario di Gorizia - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba” è attualmente costituito (Fig. 3):

- a) dalla Linea RFI (Rete Ferroviaria Italiana) Trieste - Gorizia - Udine (Venezia), servita dalla Stazione di Gorizia Centrale (già Görz Südbahnhof). E’ una linea a doppio binario elettrificata con un consistente traffico passeggeri e merci;
- b) dalla Linea 70 delle Ferrovie Slovene (Slovenske Železnice - SŽ) Sežana - Jesenice (Ferrovia Transalpina), servita dalla Stazione di Nova Gorica (già Görz Staatsbahnhof e successivamente Gorizia Montesanto). E’ una linea a binario unico non elettrificata con uno scarso traffico passeggeri e merci;
- c) dalla Linea ferrovia internazionale (di circa 8 km) aperta nel 1960 tra la Stazione di Gorizia Centrale e la Stazione di Nova Gorica (che utilizza in parte la sede dell’originaria Ferrovia locale per Aidussina). Tale linea è gestita, in base ad accordi tra Italia e Jugoslavia (oggi Slovenia), da RFI. Al momento la linea è declassata a “raccordo” ed è percorsa ogni giorno da alcune tradotte merci. Esisterebbe un accordo tra RFI e SŽ per riportarla al regime di “linea ferroviaria”, rinnovando il sistema di circolazione (da “blocco telefonico” a “conta assi”).

L'attuale configurazione del nodo consente ai treni il solo instradamento unidirezionale “verso settentrione”, non essendo possibile dalla Linea ferroviaria internazionale immettersi direttamente sulla Linea RFI con direzione Monfalcone o Venezia né direttamente sulla Linea 70 SŽ con direzione Sežana o, viceversa, immettersi direttamente sulla Linea ferroviaria internazionale provenendo dalle citate Località. Di conseguenza - a titolo d’esempio - un treno proveniente da Sežana che volesse raggiungere la Stazione di Gorizia Centrale dovrebbe percorrere la Linea 70 SŽ sino alla Stazione di Nova Gorica, invertire il senso di marcia (se necessario anche con cambio locomotiva) e, percorrendo la Linea ferroviaria internazionale, portarsi alla Stazione di Gorizia Centrale. Il tutto con evidenti perdite di tempo ed aumento dei costi.

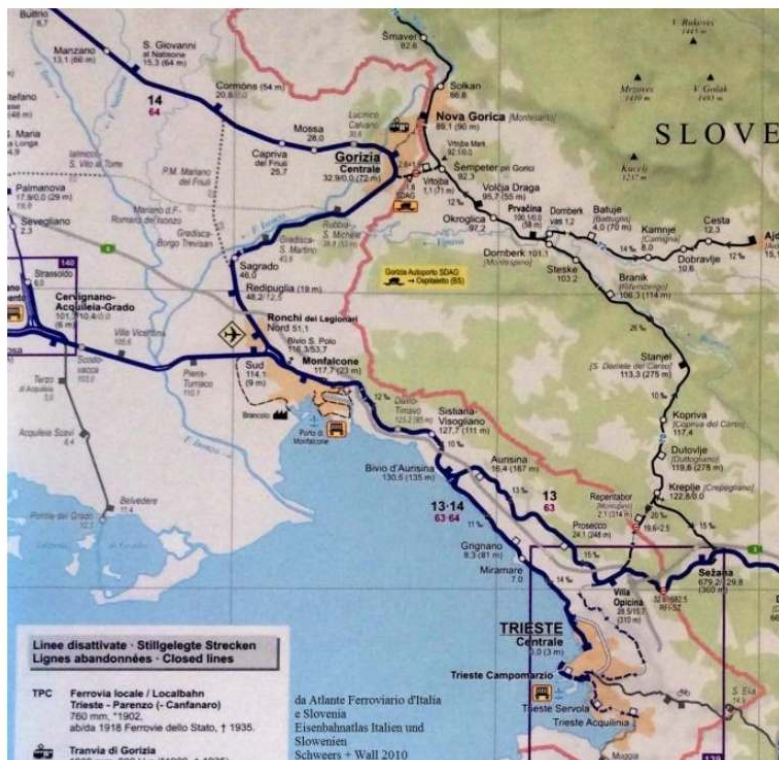


Figura 3

Va ricordato che nel 2006 è stato inaugurato il terminal intermodale SDAG (Stazioni Doganali Autoportuali Gorizia S.p.A.), che consiste in un complesso di strutture logistiche per l’interscambio modale gomma/rotaia dei carichi, realizzato presso le aree della Stazione Confinaria di S.Andrea, a pochi metri dal confine con la Slovenia. L’investimento è stato finanziato dai Programmi Interreg 3A Italia-Slovenia 2000-2006 e DOCUP OBIETTIVO 2 2000-2006 del Friuli Venezia Giulia per un valore di circa 5.500.000 di Euro.

Il terminal si innesta direttamente sulla Linea ferroviaria internazionale Gorizia C.le - Nova Gorica ed è dotato, tra l’altro, delle infrastrutture ed attrezzature necessarie per la composizione di treni RO-LA (la c.d. “Autostrada Viaggiante”). Al momento però l’accesso al terminal è possibile solo dalla rete ferroviaria italiana ed in particolare provenendo dalla Stazione di Gorizia Centrale (Fig. 4).

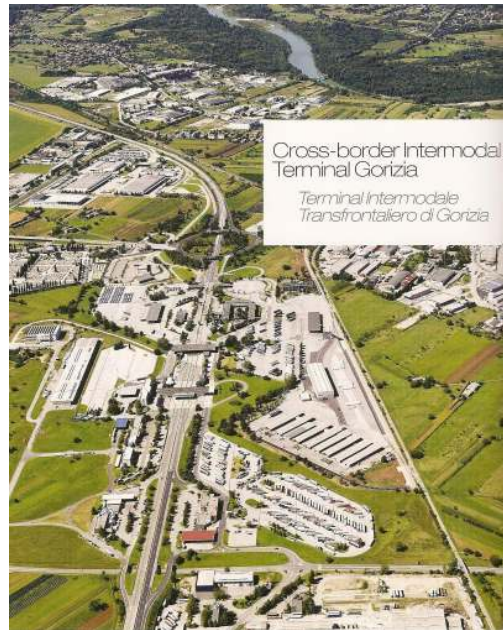


Figura 4

RILANCIO DEL NODO

Il rilancio del “Nodo ferroviario di Gorizia - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba” si presenta di grande rilevanza per il trasporto ferroviario delle persone e delle merci nonché per lo sviluppo turistico. A conferma di un tanto va anche ricordato come il Presidente della Commissione Trasporti del Parlamento Europeo, Michael Cramer, abbia ricompreso il collegamento ferroviario Gorizia - Nova Gorica tra i quindici principali *missing link* nei collegamenti ferroviari transfrontalieri in Europa (Fig. 5 - n. 14).

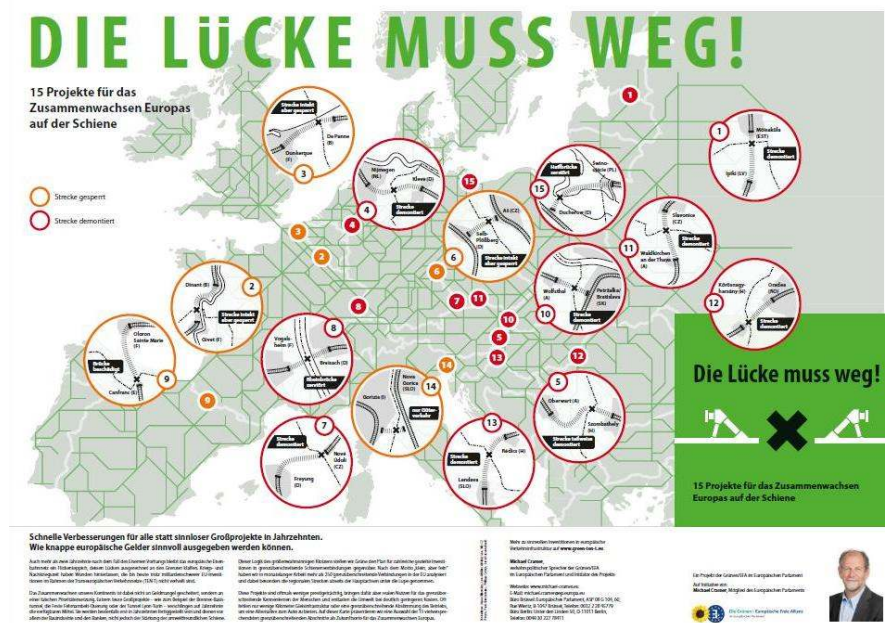


Figura 5

La condivisa consapevolezza di quanto sia importante il rilancio del Nodo è stata altresì confermata dal “Programma per la Cooperazione Transfrontaliera Italia/Slovenia 2007 - 2013”, nell’ambito del quale sono stati finanziati, per una spesa complessiva di circa 4 milioni di Euro, due Progetti:

- Progetto “ADRIA A - Accessibility and Development for the Re-lanche of the Inner Adriatic Area” (*trasporto passeggeri*);
- Progetto “TIP - Transborder Integrated Platform” (*trasporto merci*);

Entrambi i Progetti sono funzionali a promuovere sistemi di trasporto sostenibili e ad eliminare strozzature nelle infrastrutture esistenti che impediscono una loro ottimale utilizzazione, consentendo così di sviluppare un sistema di trasporto ferroviario di elevata qualità ed interoperabilità. Gli interventi programmati sono caratterizzati da costi di realizzazione che risultano relativamente contenuti in quanto si basano - in larga parte - sull’utilizzo di infrastrutture già esistenti, al più da ammodernare. Anche per questo non comportano impatti ambientali significativi.

Inoltre è in corso l’elaborazione dell’idea-progetto “Ferrovia Transalpina - corridoio turistico tra Italia, Slovenia e Austria” (*sviluppo turistico*).

Il Progetto ADRIA A si prefigge di contribuire alla riorganizzazione dell’accessibilità e del trasporto passeggeri nella zona transfrontaliera per formare un’area metropolitana integrata di trasporto italo-slovena. A tal fine prevede di attivare - utilizzando (talora ammodernandole) infrastrutture ferroviarie italiane e

slovene già esistenti e costruendo brevi tratte mancanti - un servizio ferroviario integrato, la c.d. *metropolitana leggera*, che dovrebbe collegare l'area urbana di Gorizia - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba e vari centri dell'entroterra sloveno (come Štanjel, Sežana, Divača) con le città e i porti di Koper/Capodistria, di Trieste e di Monfalcone, favorendo altresì i collegamenti con e tra gli aeroporti di Ljubljana, Ronchi dei Legionari e Venezia (Fig. 6).

Nell'ambito del "Nodo ferroviario d Gorizia - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba" il Progetto ADRIA A comporta la realizzazione dei due raccordi ferroviari, dette "lunette", destinati a completare il collegamento tra la rete ferroviaria italiana e quella slovena (opere previste anche dal Progetto TIP, vedi *infra*), di una fermata della c.d. *metropolitana leggera* nel Comune di Gorizia e del completamento dell'elettrificazione del "Nodo ferroviario" o almeno di una sua parte.

Allo stato si può ritenere che ADRIA A abbia nel complesso realizzato, attraverso le analisi e gli approfondimenti svolti, uno avanzato studio di fattibilità del progetto (vedi diversi elaborati in www.adria-a.eu).

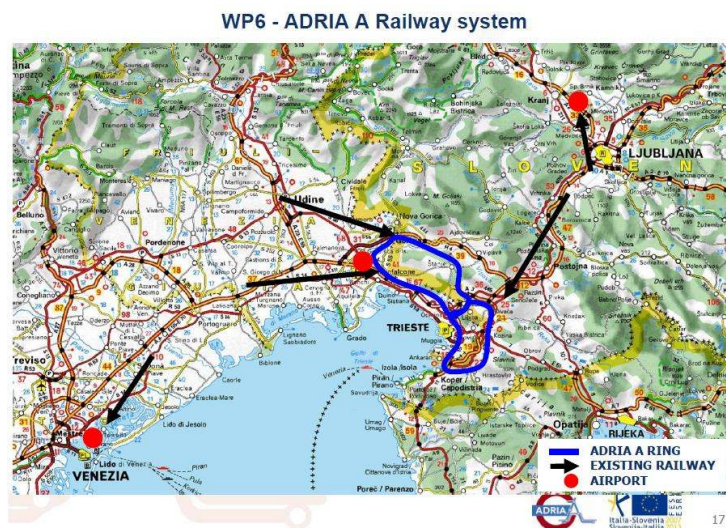


Figura 6

Il Progetto TIP prevede interventi ed azioni in grado di favorire il coordinamento funzionale delle aree autoportuali ed intermodali di Gorizia e Šempeter-Vrtojba con l'asse autostradale "Villesse-Gorizia-Razdrto".

In campo ferroviario gli interventi progettati nell'ambito del TIP rientrano tutti nel "Nodo ferroviario di Gorizia - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba". Avuto presente che alcune opere sono comuni al Progetto ADRIA A (raccordi ferroviari, denominati "lunette"), va detto che TIP comporta la realizzazione di diversi interventi non solo in campo ferroviario; alcuni interventi relativi ad infrastrutture ferroviarie sono a livello di progettazione preliminare e precisamente (Fig. 7):

- a) due raccordi ferroviari ("lunette") tra la Linea ferroviaria internazionale Gorizia C.le - Nova Gorica (su cui è innestato il sistema intermodale di SDAG) e le linee nazionali: in territorio italiano "lunetta" in uscita dalla Linea internazionale con direzione Monfalcone/Cervignano -Venezia; in territorio sloveno "lunetta" in uscita dalla Linea internazionale con direzione Sežana;
- b) un'asta di binario parallela alla linea Gorizia-Monfalcone, di competenza del terminal intermodale, per una lunghezza di circa 800 m, con innesto sulla linea internazionale Gorizia-Vrtojba-Nova Gorica, al fine di consentire il ricovero di un convoglio merci destinato al terminal intermodale SDAG.

c) un collegamento diretto tra il terminal intermodale SDAG e le linee slovene che si sviluppano dalla vicina stazione di Vrtojba; si tratta di circa 700 metri di binario parallelo alla Linea internazionale che consentirebbero l'accesso e l'uscita dal terminal SDAG verso la Slovenia in modo diretto, senza necessità di effettuare le manovre di inversione di marcia e cambio locomotiva presso la Stazione di Gorizia Centrale.

Il Progetto TIP si è concluso il 30 aprile 2015 (vedi www.tip-project.eu).

Connessione ferroviaria tra Gorizia e Nova Gorica / Železniška povezava med Gorico in Novo Gorico

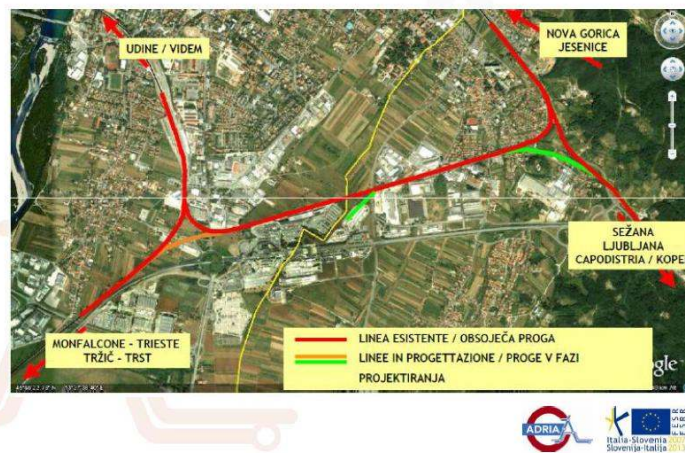


Figura 7

Il Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale dei Comuni di Gorizia (I), Nova Gorica (Slo) e Šempeter Vrtojba (Slo) - GECT GO sul finire del 2013, avuto presente che il “Nodo ferroviario di Gorizia - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba” è integralmente ricompreso nella sua competenza territoriale, ha individuato tra i tre progetti prioritari, da realizzare con la Programmazione UE 2014 - 2020, anche la rivitalizzazione del Nodo, facendosi carico, in collaborazione con la SDAG, di reperire la copertura finanziaria per gli interventi previsti dal TIP già all'epoca pervenuto alla fase di progettazione preliminare. Veniva quindi richiesto, nell'ambito di un Investimento Territoriale Integrato (ITI) finalizzato al rilancio dell'area GECT GO in chiave transfrontaliera, un finanziamento di 4.700.000,00 di Euro con l'obiettivo specifico di favorire, in un contesto coerente e coordinato, sistemi di trasporto sostenibili nel campo del trasporto delle merci, al fine di un rilancio economico dell'area grazie alle strutture intermodali ferroviarie e logistiche dello scalo SDAG-Vrtojba (vedi www.euro-go.eu).

Per il momento le opere non hanno trovato copertura finanziaria nell'ambito del Programma per la Cooperazione Transfrontaliera Italia-Slovenia 2014-2020 attraverso lo strumento degli Investimenti Territoriali Integrati, come invece è accaduto per gli altri due progetti prioritari individuati dal GECT GO. Allo stato si stanno valutando le fonti di finanziamento più adatte alle quali candidarsi.

L'idea-progetto "Ferrovia Transalpina - corridoio turistico tra Italia, Slovenia e Austria" si prefigge di realizzare un uso intensivo a scopo turistico della Transalpina (Bohinjska proga, die Wocheinerbahn), unanimemente riconosciuta come una delle più pittoresche linee ferroviarie a livello internazionale, ed in particolare della tratta Nova Gorica - Jesenice percorribile anche con treni storici a vapore, al fine di favorire un consistente afflusso turistico nel territorio dei Comuni di Gorizia, Nova Gorica e Šempeter-Vrtojba.

Si dovrebbe procedere:

- all'elaborazione del Progetto "Ferrovia Transalpina - corridoio turistico tra Italia, Slovenia e Austria", ricollegandosi alle indicazioni già ricomprese dalla London School of Economics nel "Programma di riconciliazione per lo sviluppo di Gorizia (I), Nova Gorica (SL) e Šempeter-Vrtojba (SL) RDP - Reconciliation for development program (2000 - 2006)";
- alla successiva attuazione di quanto verrà previsto dal Progetto che dovrebbe anche ricomprendere la riqualificazione del monumentale edificio viaggiatori della Stazione di Nova Gorica per renderlo idoneo a fungere da sito di riferimento del flusso di viaggiatori indotto dal "corridoio turistico" della Transalpina (Fig. 8);
- ad approfondire ulteriori aspetti specifici dell'utilizzo della linea a scopo turistico come il supporto che la stessa potrebbe fornire allo sviluppo del cicloturismo nella Valle dell'Isonzo e nell'area goriziana e la possibilità che, una volta realizzate le "lunette", possa divenire ulteriore via d'accesso al futuro Polo intermodale dell'Aeroporto di Ronchi dei Legionari.

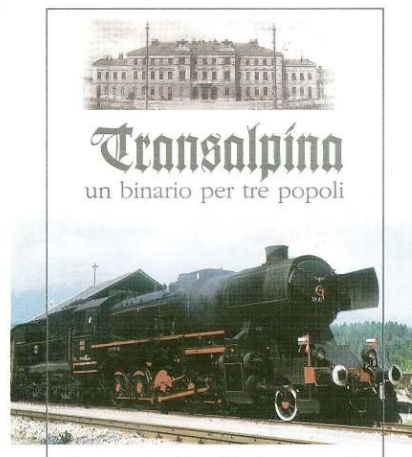


Figura 8

QUALE FUTURO?

Desto preoccupazione constatare come documenti e dichiarazioni programmatiche in Slovenia e in Italia non si occupino del rilancio del nodo ferroviario goriziano, inibendo di conseguenza il ricorso ai fondi europei.

Il Progetto “Strategia per lo sviluppo del trasporto della Repubblica di Slovenia”, presentato nel 2015 dal Ministero delle Infrastrutture della Repubblica di Slovenia con proiezione al 2030, non sembra prendere in considerazione uno sviluppo dei trasporti internazionali attraverso l’area goriziana né una razionalizzazione del trasporto transfrontaliero delle persone con il ricorso alla ferrovia.

Autorevoli esponenti della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia vanno da tempo affermando che obiettivo prioritario è il rafforzamento infrastrutturale della Linea RFI Tarvisio - Udine - Cervignano - Trieste, sia per il trasporto dei passeggeri che soprattutto per le merci, facendo leva sulla realizzazione del Corridoio 1 “Baltico-Adriatico”.

In un tale contesto programmatico il “Nodo ferroviario d Gorizia - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba” appare “tagliato fuori” e ciò nonostante il suo ruolo strategico di:

- valico ferroviario tra Italia e Slovenia e quindi con l’Europa Orientale e la Penisola Balcanica. Va sottolineato che il valico goriziano è anche necessario per garantire la continuità dei traffici in caso di interruzioni d’esercizio che interessino l’altro valico ferroviario operativo tra Italia e Slovenia (quello di Trieste-Villa Opicina);
- parte di un sistema di trasporto pubblico transfrontaliero ad elevata sostenibilità ambientale, indispensabile tra l’altro per cogliere l’opportunità di costituire un corridoio turistico tra Italia, Slovenia e Austria di grande richiamo a livello internazionale e valorizzare pertanto l’intermodalità passeggeri treno-bici;
- piattaforma logistica, con rilevante valenza intermodale (autostrada e ferrovia, parallele, distano poche decine di metri) e con specifica vocazione ad essere retro porto degli scali dell’Alto Adriatico (allo stato attuale delle infrastrutture *in primis* di Monfalcone e di Trieste);

E’ evidente che per poter svolgere appieno i molteplici ruoli testé ricordati, il Nodo richiede importanti interventi di rivitalizzazione, tra i quali – per rilevanza – va citato l’ammodernamento della tratta ferroviaria Nova Gorica - Sežana che ne preveda anche l’elettrificazione. Tuttavia, la realizzazione delle lunette ferroviarie di collegamento tra Italia e Slovenia, anche a prescindere dall’ammodernamento della Nova Gorica – Sežana, sono di per sé di fondamentale importanza e immediata efficacia per diverse ragioni:

- in primo luogo è necessario ed urgente dare inizio alla rivitalizzazione del Nodo, per arrestarne lo scadimento strutturale e la progressiva marginalizzazione;
- la disponibilità di una progettazione preliminare già pagata (con risorse pubbliche) e condivisa è un’opportunità da valorizzare, passando alla fase realizzativa;
- gli interventi infrastrutturali del TIP sono idonei a completare il terminal intermodale della SDAG, attualmente del tutto sottoutilizzato per le difficoltà di manovra dei treni, per il quale si sono già realizzate opere costate 5,5 milioni di euro (vedi *supra*), attribuendogli una rinnovata funzionalità anche come retro porto per Monfalcone e per Trieste;
- le opere previste sono del tutto compatibili con la progettazione di ADRIA A e consentirebbero (grazie alla realizzazione delle “lunette”) un miglioramento nelle opportunità di trasporto passeggeri transfrontaliero, utile anche all’obiettivo di fare della Ferrovia Transalpina un corridoio turistico tra Italia, Slovenia e Austria ed uno specifico supporto della nascente rete di piste ciclabili avente per riferimento il fiume Isonzo.

Sulla questione trattata vanno ricordate importanti prese di posizione a livello istituzionale.

Il Consiglio Provinciale di Gorizia nella seduta del 2 novembre 2015 ha approvato, all'unanimità, un Ordine del Giorno avente ad oggetto "L'integrazione metropolitana (transfrontaliera): il progetto Adria-A, il progetto TIP (Transborder integrated platform), il valico ferroviario di Gorizia - Nova Gorica", con il quale si è indicata *"come azione prioritaria l'inserimento nei documenti programmatici della Regione Friuli Venezia Giulia del nodo ferroviario di Gorizia affinché venga sostenuto verso il governo italiano e sloveno per la sua futura realizzazione, anche attraverso finanziamenti comunitari. Un tanto anche al fine di creare le condizioni per realizzare una piattaforma logistica transfrontaliera che, avvalendosi delle strutture della SDAG e della stazione confinaria di Vrtojba, possa proporsi come snodo trasportistico nelle relazioni Est-Ovest di spiccata valenza intermodale (affiancamento di autostrada e ferrovia) anche idoneo a fungere da retro porto alla portualità nord adriatica italo-slovena"*.

A sua volta Il Consiglio Comunale di Gorizia nella seduta del 24 novembre 2015 ha approvato, all'unanimità, una mozione, fatta propria dal Sindaco in sede di presentazione, avente ad oggetto "Progetto TIP", con la quale si chiede che *"il Sindaco e la Giunta si facciano parte attiva nei confronti della Regione FVG, del Ministero delle Infrastrutture e di tutti gli altri enti ed organismi competenti in materia affinché venga considerata azione prioritaria l'inserimento nei documenti programmatici della Regione Friuli Venezia Giulia della questione del nodo ferroviario di Gorizia, onde tale progetto venga poi sostenuto verso il governo italiano e sloveno per la sua futura realizzazione, anche attraverso finanziamenti comunitari. Un tanto anche al fine di creare le condizioni per realizzare una piattaforma logistica transfrontaliera che, avvalendosi delle strutture della SDAG e della stazione confinaria di Vrtojba, possa proporsi come snodo trasportistico nelle relazioni Est-Ovest di spiccata valenza intermodale (affiancamento di autostrada e ferrovia) anche idoneo a fungere da retro porto alla portualità nord adriatica italo-slovena"*.

Gorizia, giugno 2016

Alessandro Puhali
Componente Assemblea GECT GO
Componente Comitato Trasporti GECT GO